

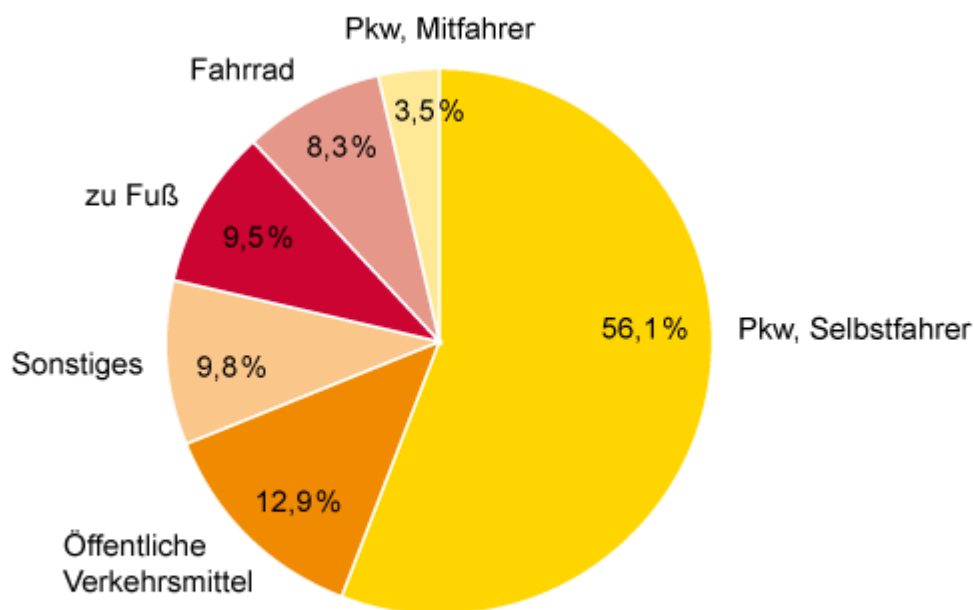
Pendler: Die Mehrheit nimmt weiter das Auto

Destatis, 30. Oktober 2009

Pendler müssen häufig zusätzlich zu ihrer Arbeitszeit auch lange Fahrtzeiten zur Arbeitsstätte bewältigen. Wächst die Mobilitätsbereitschaft der Erwerbstätigen infolge der Veränderungen am Arbeitsmarkt? Verändert sich die Wahl der Verkehrsmittel angesichts steigender Benzinpreise? Nicht zuletzt aufgrund der Debatte über Maßnahmen gegen den Klimawandel sind diese Fragen von hoher Aktualität. Antworten liefern die Ergebnisse eines [Zusatzprogramms zum Mikrozensus](#) über das Verkehrsverhalten der Pendler, das alle vier Jahre erhoben wird, zuletzt für das Jahr 2008.

Sechs von zehn Erwerbstätigen setzen auf das Auto

Berufspendler nach dem für die längste Wegstrecke benutzten Verkehrsmittel



Ergebnisse des Mikrozensus 2008

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2009

Berufspendler nach benutzten Verkehrsmitteln

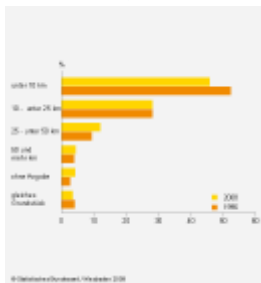
Appellen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zum Trotz bleibt das Auto mit deutlichem Abstand das bevorzugte Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit. Im Jahr 2008 benutzten 59,6% der Erwerbstätigen einen Pkw für den Weg zur Arbeitsstätte, 3,5% der Erwerbstätigen davon als

Mitfahrer. Gegenüber 1996 haben sich diese Anteile kaum verändert (1996: 60,3%, 4,0% als Mitfahrer).

Nur 13% geben Bus oder Bahn den Vorzug

Öffentliche Verkehrsmittel werden nur von 13% der Erwerbstätigen für den Weg zur Arbeit genutzt. Dabei hat sich der Anteil derer, die mit dem Bus fahren, seit 1996 etwas verringert, während der Schienenverkehr einen leichten Anstieg zeigt. An Popularität leicht gewonnen hat ebenfalls das Fahrrad. Der Anteil der Radfahrer stieg im Vergleichszeitraum um 0,9 Prozentpunkte auf 8,3%. Demgegenüber fiel der Anteil der Fußgänger unter den Erwerbstätigen von 10,6% auf 9,5% zurück.

Der Weg zur Arbeit wird weiter und dauert länger



Berufspendler nach der Entfernung 1996 / 2008

Immer mehr Erwerbstätige nehmen längere Strecken für den Weg zur Arbeit auf sich und stellen damit ihre zunehmende berufliche Mobilität unter Beweis. Während 1996 noch für 52,3% der Erwerbstätigen die Entfernung zur Arbeitsstätte weniger als 10 Kilometer betrug (einfache Strecke), traf das im Jahr 2008 nur noch für 45,8% zu. Zwischen 10 und 25 Kilometer hatten 2008 wie zwölf Jahre zuvor 28,1% zurückzulegen. 25 Kilometer und mehr von der Wohnung entfernt lag die Arbeitsstätte im Jahr 2008 bei 16,2% der Berufstätigen, 1996 bei nur 13,1%. 3,4% wohnten und arbeiteten auf dem gleichen Grundstück (1996: 3,9%). 2,4% der Erwerbstätigen hatten im Jahr 2008 wechselnde Arbeitsorte.

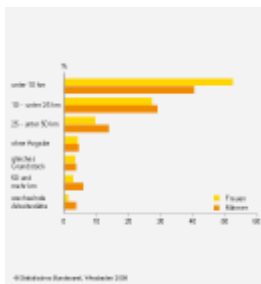
Mit der Verlängerung der zurückgelegten Distanz ist zugleich auch die Fahrtzeit gestiegen. Während 1996 noch 72,8% der Erwerbstätigen weniger als 30 Minuten für den Weg zur Arbeit benötigten, waren es 2008 nur noch 68,2%. Ob allein die tendenziell größeren Entfernungen oder aber zusätzlich auch die zunehmende Verkehrsdichte den erhöhten Zeitbedarf verursachen, ist aus den Daten nicht ersichtlich.

Kurze Strecken häufiger mit dem Rad, längere mit der Bahn

Die Wahl der Verkehrsmittel in unterschiedlichen Entfernungsbereichen lässt Verhaltensänderungen bei den Berufspendlern erkennen. So hat bei Entfernungen unter zehn Kilometern insbesondere das Fahrrad an Attraktivität gewonnen (2008: 17,0%, 1996:13,5%). Auch zu Fuß, mit U-, S- und

Straßenbahn, mit Motorrad, -roller, Moped oder Mofa war auf dieser Distanz in 2008 ein leicht höherer Anteil der Erwerbstätigen unterwegs (27,9%) als 1996 (27,2%). Zurückgegangen im Bereich der Kurzstrecke ist dagegen die Busbenutzung (-0,9%) sowie die Benutzung des Pkw als Selbst- oder Mitfahrer (2008: 47,8%, 1996: 50,6%). Während sich bei der Entfernungsspanne zwischen 10 und 25 Kilometern kaum Verhaltensänderungen zeigten, wurden bei Entfernungen zwischen 25 und 50 Kilometern im Jahr 2008 Schienenverkehrsmittel (Eisenbahn, U-/S-/Straßenbahn) von einem merklich größeren Anteil der Erwerbstätigen in Anspruch genommen (14,0%) als 1996 (11,6%), und zwar zu Lasten der Bus- (-1,1%) und Pkw-Benutzung (-0,9%). Ab 50 Kilometer steht einer rückläufigen Benutzung hauptsächlich von Bus (-0,8% auf 1,1%) und Pkw (-4,0% auf 77,5%) eine deutlich stärkere Inanspruchnahme der Eisenbahn (+5,4% auf 16,3%) gegenüber.

Immer mehr Frauen steigen auf das Auto um



Berufspendler/innen nach der Entfernung

Deutliche Unterschiede zeigen sich im Pendlerverhalten zwischen Männern und Frauen. 60% der Männer nutzten im Jahr 2008 das eigene Auto. Von den Frauen steuerte gut jede zweite die Arbeitsstätte mit dem Pkw selbst an. Allerdings hat sich der Unterschied zwischen den Geschlechtern im Laufe der Zeit etwas verringert. Während bei Männern der Anteil der Selbstfahrer gegenüber 1996 um 3,5 Prozentpunkte gesunken ist, steigen immer mehr Frauen in den eigenen Pkw (1996: 45,8%, 2008: 51,1%). Im Gegenzug reduzieren sich im Zeitvergleich auch die Unterschiede bei der Nutzung der übrigen Verkehrsmittel. Allerdings nutzen Frauen noch immer häufiger als Männer den öffentlichen Nahverkehr (13,6% gegenüber 8,4% bei den Männern), schwingen sich aufs Fahrrad (9,3% im Vergleich zu 7,4%) oder sind „per pedes“ unterwegs (11,8% gegenüber 7,5%). Dabei ist zu berücksichtigen, dass Frauen insgesamt geringere Entfernungen zur Arbeitsstätte zurücklegen. 52,4% der Frauen wohnten im Jahr 2008 im Umkreis von zehn Kilometern um die Arbeitsstätte, was nur auf 40,3% der Männer zutraf.



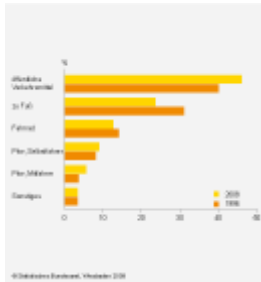
Längere Wege auch zu Schule und Hochschule

Auch Schüler und Studenten legten 2008 verglichen mit 1996 insgesamt längere Strecken zur Ausbildungsstätte zurück. Nur noch für 67,6% lag die Schule/Hochschule weniger als zehn Kilometer entfernt (1996: 76,2%).

Die längeren Wegstrecken machen sich auch in längeren Wegezeiten bemerkbar. Mit 77,7% gegenüber 82,7% im Jahr 1996 erreichte ein merklich geringerer Anteil der Ausbildungspendler die

Schule/Hochschule in weniger als 30 Minuten.

Fahrrad und Fußweg bei Schülern und Studierenden auf dem Rückzug



Schüler und Studenten nach benutzten Verkehrsmittel

Mit den größer werdenden Distanzen ist ein Rückgang des Anteils der Fußgänger unter den Ausbildungspendlern zur Schule / Hochschule von 31% im Jahr 1996 auf 23,6% im Jahr 2008 verbunden. Auch das Fahrrad wurde seltener für die längste Wegstrecke genutzt. 12,6% der Schüler und Studenten anstelle 14,0% im Jahr 1996 gaben an, mit dem Velo unterwegs gewesen zu sein. Dagegen benutzen 41,3% Busse, U-/S- und Straßenbahnen (1996: 37,1%). Als Selbst- oder Mitfahrer im Auto unterwegs waren im Jahr 2008 14,5% der Schüler und Studenten (1996: 11,6%).

Fazit

Trotz steigender Benzinpreise und der öffentlichen Diskussion über die Folgen des Klimawandels zeigen Berufs- und Ausbildungspendler in ihrem Verhalten insgesamt nur wenig Veränderungen. Zwar gewann das Fahrrad bei Kurzstrecken an Zuspruch und der Anstieg an weiten Wegstrecken brachte dem Schienenverkehr Zuwächse, aber insgesamt legt eine deutliche Mehrheit der Erwerbstätigen den Weg zur Arbeit nach wie vor mit dem Auto zurück. Infolgedessen verbringen die Berufstätigen immer mehr Zeit auf der Straße.

http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/STAMagazin/Arbeitsmarkt/2009_10/2009_10Pendler,templateId=renderPrint.psm#Link7

Autor

Andreas Grau - Statistisches Bundesamt

Pendlerbefragung im Mikrozensus

Das Verkehrsverhalten der Pendler ist Gegenstand eines Zusatzprogramms zum Mikrozensus, das alle vier Jahre erhoben wird, zuletzt für das Jahr 2008. Gemessen werden die Entfernung von der Wohnung zur Arbeitsstätte, die benötigte Zeit sowie das überwiegend (d. h. für das längste Teilstück) verwendete Verkehrsmittel. Einbezogen wurden in die Befragung neben

Erwerbstätigen auch Schüler und Studierende, die danach gefragt wurden, wie sie den Weg zu Schule oder Hochschule zurücklegen. Im Unterschied zum Grundprogramm des Mikrozensus sind die Fragen zum Pendlerverhalten freiwillig: Für rund 90% der Erwerbstätigen und etwa 85% der Schüler und Studierenden liegen gültige Angaben vor (hochgerechnet 34,6 Mill. Erwerbstätige (89,2 %) und 12,2 Mill. Schüler und Studenten (84,7 %)). Dies schränkt jedoch die Aussagekraft der Ergebnisse kaum ein.